

Z podwójną siłą

Nowy Opel Vivaro pojawił się na rynku po 13 latach oferowania pierwszej generacji. Nadal jest on owocem współpracy koncernów GM oraz Renault. Wyprzystojniał, stał się bardziej funkcjonalny, lepiej jeździ i ma bardziej wydajne jednostki napędowe. Czas na test wersji furgon.

TEKST I ZDJĘCIA: MICHAŁ HUTYRA



Rynek lekkich samochodów dostawczych rozwija się w najbliższych latach będzie się rozwijał bardzo dynamicznie. Walkę o klienta ma ułatwić Oplowi nowe Vivaro. Zasadniczy kształt nadwozia samochodu nie zmienił się. To zamierzony efekt, ponieważ dotychczasowy model ma świetne opinie wśród użytkowników. Wielu z nich powraca, więc rozpoznawalność miała spore znaczenie. Największą rewolucję stylistyczną przeszła przednia część auta. Vivaro wygląda bardziej zadziornie, a reflektory z wbudowanymi światłami do jazdy dziennej oraz osłona chłodnicy przypominają te znane z Astry czy Insignii.

Vivaro nadal oferowane jest z dwoma rozstawami osi. W podstawowej wersji L1H1 wynosi on 3098 mm, w wersji L2H1 jest o 40 cm dłuższy. Przekłada się to na wielkość przestrzeni ładunkowej, która w wersji furgon ma objętość odpowiednio 5,2 lub 6 m³, a nawet 8,6 m³ w wersji z podwyższonym dachem. W zależności od potrzeb, użytkownicy mogą wybierać między dopuszczalną masą całkowitą samochodu 2,7 lub 2,9 t. Vivaro jest w stanie udźwignąć nawet 1,2 tony ładunku. Wersja furgon pełni wiodącą rolę w ofercie i stanowi ok. 80% całkowitej sprzedaży. Co piąty klient wybiera wersję osobową (9 miejsc z kierowcą).

Furgon z podwójną kabiną oraz kabina z platformą do zabudowy stanowią margines sprzedaży.

Nasz testowy egzemplarz to popularny furgon L1H1, w najwyższej wersji wyposażeniowej. Z wewnątrz różni go od podstawowej wersji m.in. lakierowane zderzaki i obudowy lusterek, lakierowane wykończenia wokół tylnych lamp oraz chromowana listwa w osłonie chłodnicy. Samochód prezentuje się wyjątkowo dobrze. Przestrzeń ładunkową wykończono dosyć surowo. Zmywalna jest wyłącznie podłoga, natomiast nadkola i ściany boczne nie są wykończone nawet sklejką. Do mocowania ładunków przeznaczono 16 standardowych haków, które znajdują się na różnych wysokościach na ścianach bocznych. Przesuwane drzwi mają szerokość ok. 1 m, zaś między nadkolami zmieści się europaleta (1,26 m). W sumie na „pace” zmieszczą się nawet trzy europalety. Z tyłu auta zamontowano standardowe drzwi skrzydłowe z możliwością otwarcia pod kątem 90/180°. Długość przestrzeni ładunkowej wynosi od 2,2 m (od połowy wysokości ściany grodziowej kabiny kierowcy) do 2,5 m (przy podłodze), wysokość robocza 1,3 m, a szerokość 1,7 m.

Kabina kierowcy prezentuje się znakomicie. Deskę rozdzielczą wykonano z twardego plastiku – jest trwalszy niż miękkie tworzywa i łatwiej utrzymać go w czystości. Duży plus należy się za to, że jego faktura sprawia, iż nie wygląda on tanio. Nie jest też połyskujący, dlatego deska rozdzielcza nie odbija się w przedniej szybie. Zegary, z cyfrowym prędkościomierzem, wyglądają bardzo nowoczesnie i są nad wyraz czytelne. W samej kabinie nie ma elementów nietapicerowanych. Podłogę wykonano z wykładziny PCV, którą łatwo się czyścić. Złego słowa nie można też powiedzieć o samej



Tylne światła umieszczone są wysoko, co chroni je przed potencjalnymi uszkodzeniami.



Wejście przez boczne drzwi ułatwia zgrabnie wygospodarowany stopień.



W standardzie sklejką wykończono jedynie drzwi tylne i boczne. Na podłodze zmywalna wykładzina.



Kokpit urządzono funkcjonalnie. Dostęp do urządzeń pokładowych jest bezproblemowy. Nie brakuje też schowków.

funkcjonalności miejsca pracy kierowcy. Przełączniki znajdują się pod ręką, a dźwignia zmiany biegów przypomina mały joystick. Kierowca ma do dyspozycji mnóstwo odkrytych schowków na faktury lub inne potrzebne dokumenty, dwa zamykane schowki w desce rozdzielczej (ten większy ma pojemność aż 42 l), organizer na drobne monety, gniazdko zasilające na 12 V, dwa wyjścia USB (jeśli doku-pi się firmowe radio) i... tylko jeden rozkładany uchwyt na napoje. Na szczęście w kieszeniach drzwi bocznych zmieszczą się 1,5-litrowe butelki. Oparcie środkowego fotela można bardzo szybko przekształcić w funkcjonalny stolik pod komputer. Co więcej, można do niego pionowo przymocować podkładkę z klipsem, do której przyczepimy mapę lub podręczne dokumenty.

Kierowców szczególnie ucieszy fakt, że pozycja do jazdy jest wygodniejsza. Koło kierownicy ustawiono bardziej pionowo niż u poprzednika, a kolumna kierownicy regulowana jest w dwóch płaszczyznach. Bardzo rozbudowana jest również regulacja fotela. A jeśli już o jeździe mowa, to trzeba przyznać, że Vivaro bardzo miło nas zaskoczył. Samochód jest niezwykle zwrotny, bardzo dobrze

trzyma się drogi, nie wpada w poprzeczne kolysanie. Zaskakująco długo pozostaje też stabilny. Jazdę uprzyjemnia elektromechaniczne wspomaganie kierownicy, a sam układ kierowniczy jest bardzo precyzyjny. Wyjazd z drogi podporządkowanej (gdzie samochód stoi pod kątem do osi jezdni) czy opuszczanie miejsca parkingowego tyłem jest niezwykle przyjemne, ponieważ w osłonie przeciwslonecznej pasażera zamontowano paraboliczne lustro. Podczas jazdy eliminuje ono w zasadzie martwe pole. Vivaro w standardzie wyposażone jest w układ stabilizacji toru jazdy, który ma również dodatkową funkcję jazdy po drogach nieutwardzonych.

Szczególne wyrazy uznania należą się za układ napędowy. W ofercie Opla nie znajdziemy już 2-litrowego turbodiesla. Nie warto za nim tęsknić, ponieważ zastąpił go nowy silnik 1.6 CDTI skonstruowany w duchu downsizingu (mniejsza pojemność, większa moc). Nowa konstrukcja ma żeliwny blok, aluminiową głowicę i jest wyposażona w bezobsługowy łańcuch rozrządu oraz układ wtrysku common rail, który pracuje pod ciśnieniem 1600-1800 barów. Seryjnie montowany jest też filtr cząstek stałych. W zależności od potrzeb klienci mogą



Tylne drzwi otwierają się pod kątem 90 lub 180°, co pozwala podjechać pod rampę załadunkową.



Paraboliczne lustro to sprytny patent: pozwala skutecznie walczyć kierowcy z martwym polem.



Fotele są wygodne. Ten kierowcy ma szeroki zakres regulacji.

wybrać wariant z pojedynczym lub z podwójnym dolałowaniem. W testowym egzemplarzu znalazł się ten drugi – mocniejszy, w odmianie EcoFlex (z systemem start-stop i układem odzyskiwania energii podczas hamowania). Silnik rozwija moc 120 KM (dostępna jest jeszcze wersja o mocy 140 KM). BiTurbo dysponuje momentem obrotowym o wartości 320 Nm już przy 1500 obr/min. Samochód przyspiesza bardzo spontanicznie już od niskich obrotów silnika. Reakcja na gaz jest znakomita, a dynamiczną jazdę uprzyjemnia świetnie zestopniowana i precyzyjnie działająca skrzynia biegów. Cieszy też wyjątkowo niska hałaśliwość jednostki napędowej. W warunkach drogowych zużycie paliwa, w zależności od stylu jazdy, wahało się od 6 do 8,5 l/100 km. Wyższy wynik uzyskany był podczas szybkiej jazdy z maksymalną prędkością dopuszczoną na polskich autostradach.

Nowy Opel Vivaro to bardzo udany samochód. Zyskał nie tylko pod względem funkcjonalnym, ale też w oczach kierowcy – jeździ tak dobrze, że trudno jest się z nim rozstać. Przekonuje nawet ceną, która za model podstawowy z silnikiem BiTurbo (120 KM) wynosi 85 285 zł netto.



Silnik BiTurbo idealnie oddaje ducha downsizingu. Jest mocny i oszczędny.